

## Privatização dos portos brasileiros

Luciano Otávio Marques de Velasco  
Eriksom Teixeira Lima

<http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

# Privatização dos Portos Brasileiros

Luciano Otávio Marques de Velasco  
Eriksom Teixeira Lima \*

## Resumo

O artigo procura analisar, de forma sucinta, o momento atual do processo de privatização dos portos brasileiros. Destaque especial é dado ao segmento de carga geral/contêiner, uma vez que em 1997 alguns dos principais terminais de contêineres (Tecon) do país tiveram seus processos de arrendamento concluídos e já são operados pela iniciativa privada (caso dos portos de Rio Grande e Santos) ou pelos consórcios vencedores já definidos (caso do porto do Rio de Janeiro).

São também apresentados os principais portos em movimentação geral e por tipo de carga, ou seja, granel sólido, granel líquido e carga geral, sendo que deste último destacou-se a movimentação de contêineres.

Por fim, são apresentadas algumas considerações e propostas sobre serviços de logística e a reestruturação das atividades portuárias.

---

\* Respectivamente, gerente e economista da Gerência Setorial de Logística de Carga do BNDES.

## Introdução

Os principais portos brasileiros foram construídos sob o regime de concessão privada monopolista por prazo determinado. A última grande concessão retornada ao poder público foi a do porto de Santos (Companhia Docas do Estado de São Paulo), ocorrida no início da década de 80, em um ambiente no qual o investidor privado, por não realizar os investimentos necessários, transformou-se em entrave às atividades industriais e comerciais que dependiam do porto.

Nesse período de pouco mais de 15 anos, intensificaram-se as modificações nas práticas mercantis, em especial no comércio internacional, dentre as quais se destaca a utilização extensiva de contêineres para o transporte da carga geral. Atualmente, quase todas as mercadorias brasileiras containerizáveis são transportadas através dos modernos navios porta-contêineres, tal qual ocorre nos principais países atuantes no mercado internacional.

Entretanto, a atividade portuária no Brasil não conseguiu acompanhar plenamente essas mudanças. Embora cerca de 80% das cargas brasileiras sejam operadas através de terminais privativos, os 20% remanescentes, basicamente carga geral, são movimentados através dos terminais públicos dos portos públicos, sofrendo os maiores problemas. Por exemplo, a carga containerizada (produtos de maior valor agregado, industrializados ou não, transportados em embalagens próprias) é movimentada com equipamentos que, quando existentes, estão defasados tecnologicamente.

A quantidade de portêineres (guindastes especializados para a movimentação de contêineres entre o cais e o navio) em utilização no Brasil é irrisória quando comparada até mesmo com os demais países da América Latina (Tabela 1). Atualmente, apenas os portos de Santos e do Rio de Janeiro dispõem desses equipamentos, pois os outros dois, em Paranaguá e no Rio Grande, foram destruídos em acidentes.<sup>1</sup> Além de portêineres, faltam, entre outros, guindastes para movimentação dos contêineres em terra (transtêineres e *top loaders*), assim como equipamentos de informática que permitam agilizar tanto o planejamento das operações de carga e descarga dos navios como o desembaraço aduaneiro dos produtos de comércio exterior.

*Tabela 1*

### **Disponibilidade de Portêineres por País/Região - 1996**

<b>PAÍS/REGIÃO</b>	<b>QUANTIDADE</b>
Brasil	9
Américas do Sul e Central	67
América do Norte	385
Leste e Norte da Ásia	397
Europa	535
<b>Total do Mundo</b>	<b>1.747</b>

Os resultados não poderiam ser outros, apesar dos esforços realizados: congestionamento nos portos; impossibilidade de implantação de sistemas de logística que reduzam o custo de transportes e agilizem a movimentação das mercadorias; opção pelo transporte rodoviário, dada a sua maior versatilidade e adaptabilidade ao atual estágio de (des)organização dos portos, apesar de esse modal

<sup>1</sup> O concessionário do porto de Rio Grande adquiriu, para substituição provisória, dois portêineres sobre rodas para conseguir manter um ritmo operacional mínimo, dado o tamanho da demanda no porto

ser mais caro, mais poluidor e contribuir decisivamente para os intensos congestionamentos que se observam nas principais cidades e estradas brasileiras; necessidade de montagem de uma complexa estrutura burocrática no interior da firma para coordenar o atendimento das exigências legais e dos vários prestadores de serviços (agentes marítimos, despachantes aduaneiros, operadores portuários sem instalações, trabalhadores portuários, conferentes, terminais retroportuários etc.), o que termina por gerar desestímulo às empresas que possuem capacidade técnica e competitividade para disputar mercados internacionais, mas que terminam por sucumbir à rede de ineficiências conhecida como Custo-Brasil.<sup>2</sup>

A Lei de Modernização dos Portos, de 25.02.93, criou condições para a superação de vários dos problemas citados, mas sua implantação vem se realizando lentamente. É importante destacar que, sob essa lei, a privatização das operações portuárias deve ser realizada em um ambiente concorrencial, o que não acontecia no antigo regime de concessão privada monopolista, vigente até o início da década de 80.

## A MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA

Os portos brasileiros movimentaram 386.384.031 t em 1996, ficando ligeiramente abaixo do total verificado em 1995, quando foram registradas 387.688.988 t, sendo que as operações portuárias relativas à carga geral (produtos mais nobres, geralmente industrializados) foram as principais responsáveis por essa queda, como demonstrado a seguir (Tabela 2).

*Tabela 2*

### Movimentação Portuária por Tipo de Carga - 1996/95

(Em t)

PRODUTO	1996	1995	Variação %
Granéis Sólidos	221.089.725	222.539.904	- 0,65
Granéis Líquidos	124.509.678	122.657.844	1,51
Carga Geral	40.784.628	42.491.240	- 4,02
<b>Total</b>	<b>386.384.031</b>	<b>387.690.983</b>	<b>- 0,34</b>

Fonte: Geipot/MT, *Anuário Estatístico dos Transportes* – 1997.

Cerca de 75% desse total são movimentados em portos e terminais privativos. Essa diferença entre as *performances* operacionais dos portos públicos e privados na movimentação de cargas está associada à composição por tipo de produto. Os granéis sólidos (minérios e grãos) e líquidos (petróleo e seus derivados, óleos vegetais e produtos químicos), que respondem por cerca de 90% do total movimentado – 345.599.403 t (ver Tabela 3) –, são, em sua maioria, operados em portos e terminais privativos. CVRD, Usiminas, CST, Cargil, MBR e Petrobrás são exemplos de empresas que movimentam milhões de toneladas anuais exclusivamente através de suas instalações.

<sup>2</sup> O Custo-Brasil compreende todos aqueles custos extrafábrica incidentes sobre o produto, que reduzem, e até eliminam, sua competitividade frente aos concorrentes estrangeiros, quer no mercado internacional, quer no próprio mercado brasileiro.

Tabela 3

**Movimentação Portuária Brasileira por Tipo de Carga - 1996**

TIPO DE CARGA	TONELADAS	%
Granéis Sólidos	221.089.725	57,2
Granéis Líquidos	124.509.678	32,3
Carga Geral	40.784.628	10,5
<b>Total Geral</b>	<b>386.384.031</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário Estatístico dos Transportes - 1997.

## MAIORES PORTOS

Os cinco maiores portos movimentaram mais de 50% de toda a carga brasileira. Caso sejam considerados os 10 primeiros, este percentual sobe para 74%, restando para os demais 36 portos apenas 26% das cargas.

Tabela 4

**Maiores Portos Brasileiros em Movimentação de Carga - 1996**

PORTO	TONELADAS	%
Tubarão (ES)	64.202.808	16,62
Itaqui (MA)	49.468.789	12,80
São Sebastião (SP)	37.140.302	9,61
Santos (SP)	35.799.360	9,27
Sepetiba (RJ)	23.910.127	6,19
<b>Soma Cinco Primeiros</b>	<b>210.521.386</b>	<b>54,49</b>
<b>Total Brasil</b>	<b>386.384.031</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário Estatístico dos Transportes - 1997.

Entretanto, não podemos comparar os portos apenas com base nos dados de sua movimentação global. Por exemplo, os portos de Tubarão e de São Sebastião, que movimentaram cerca de 64 milhões de t e 37 milhões de t, respectivamente, não podem ser comparados ao porto de Santos, com 36 milhões de t. O porto de Tubarão é especializado na exportação de minérios (granéis sólidos), que representam cerca de 99% de sua movimentação, enquanto o porto de São Sebastião, por sua vez, tem sua especialidade centrada na movimentação de petróleo e derivados (granéis líquidos), o que representa 99,5% do total de cargas lá movimentado. Já o porto de Santos opera um conjunto diferenciado de produtos (47% de granéis sólidos, 20% de granéis líquidos e 33% de carga

geral), sendo responsável pela movimentação da maior parte do comércio externo brasileiro de produtos industrializados (carga geral).

Dessa forma, é necessário que a formulação de políticas para a modernização dos portos seja baseada em análises específicas para cada porto, de acordo com suas especializações e suas diferentes vocações regionais.

## GRANÉIS SÓLIDOS

A movimentação de granéis sólidos é realizada por poucas empresas e está concentrada em alguns portos, sendo que os cinco maiores responderam por cerca de 72% de toda a movimentação em 1996. Se, no entanto, forem considerados os 10 maiores, chega-se a 90% do total.

Os portos de Tubarão e de Itaqui/Terminal de Ponta da Madeira, os maiores em movimentação (108 milhões de t, ou 49% do total movimentado em granéis sólidos), pertencem e são operados pela CVRD. Com relação aos terminais localizados na baía de Sepetiba, o da MBR responde sozinho por cerca de 80% do total movimentado naquele porto.<sup>3</sup>

Tabela 5

### Maiores Portos Brasileiros em Movimentação de Granéis Sólidos - 1996

PORTO	TONELADAS	%
Tubarão (ES)	62.856.811	28,43
Itaqui (MA)	45.298.052	20,49
Sepetiba (RJ)	23.908.074	10,81
Santos (SP)	16.678.102	7,54
Paranaguá (PR)	11.475.591	5,19
<b>Soma Cinco Primeiros</b>	<b>160.216.630</b>	<b>72,46</b>
<b>Total Brasil</b>	<b>221.089.725</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário Estatístico dos Transportes - 1997.

Os granéis sólidos são *commodities* internacionais, o que obriga as empresas produtoras a realizar investimentos constantes em toda a sua cadeia logística (inclusive seus portos e terminais), para reduzir os custos e, conseqüentemente, aumentar a rentabilidade global do negócio.

## GRANÉIS LÍQUIDOS

As características básicas relativas à movimentação de granéis sólidos também podem ser encontradas nos granéis líquidos. Sua operação está concentrada em portos e terminais privativos que têm mantido elevado grau de atualização tecnológica. Assim, os cinco maiores portos movimentaram 63% das cargas, atingindo-se 86% se forem considerados os 10 maiores. Ressalte-se

<sup>3</sup> Este terminal está localizado na entrada da baía, fora da área considerada como porto organizado.

que somente a Petrobrás responde por mais de 95% dos granéis líquidos movimentados nos portos brasileiros.

Tabela 6

**Maiores Portos Brasileiros em Movimentação de Granéis Líquidos - 1996**

PORTO	TONELADAS	%
São Sebastião (SP)	36.797.544	29,55
Aratu (BA)	12.728.502	10,22
Angra dos Reis (RJ)	11.910.781	9,57
Rio de Janeiro (RJ)	9.320.707	7,49
São Francisco do Sul (SC)	8.150.971	6,55
<b>Soma Cinco Maiores</b>	<b>78.908.505</b>	<b>63,38</b>
<b>Total Brasil</b>	<b>124.509.678</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário Estatístico dos Transportes - 1997.

## CARGA GERAL

O segmento de carga geral apresenta uma situação bem distinta daquela observada com relação aos granéis sólidos e líquidos, tanto no que refere às características dos produtos e produtores quanto à logística exigida para sua movimentação, realizada basicamente nos portos públicos.

A carga geral abrange um escopo bastante grande de produtos, que são manuseados e transportados sob diversas formas e, além disso, por serem basicamente manufaturados, apresentam grande multiplicidade de rotas, com origens e destinos diferenciados. A introdução crescente de novas tecnologias de organização industrial exige cada vez mais que as empresas possuam esquemas de logística sofisticados, viabilizando sua transformação em *global players*.

Os portos públicos ainda não estão preparados para atender a essas exigências. Por um lado, sempre estiveram submetidos a restrições orçamentárias, que resultaram em elevada desatualização tecnológica. Por outro, estão obrigados a cumprir uma legislação inadequada, que impossibilita o atendimento das exigências dos seus principais usuários. Empresas que operam constantemente no porto (*line-charter*) recebem o mesmo tratamento que usuários eventuais (*tramp-charter*), o que dificulta a implementação de esquemas especiais para o atendimento dos sistemas de logística exigidos pela nova organização industrial. Além disso, parcela significativa dos grãos e óleos vegetais é movimentada nos portos públicos, em terminais especializados, privativos ou não. Durante o período de comercialização de safras, por exemplo, observam-se grandes congestionamentos, os quais terminam por gerar maiores pressões sobre as atividades normais do porto, agravando ainda mais as deficiências operacionais já existentes.

Em 1997, os principais terminais de contêineres do país passaram à iniciativa privada: Rio Grande, Rio de Janeiro e Santos. No entanto, grandes investimentos não devem ser esperados. A primeira medida que uma empresa privada executa quando assume a operação portuária é a

implementação de novos processos e controles, pois somente com isso podem se verificar aumentos significativos na movimentação. O passo seguinte é o investimento em equipamentos, comprados no exterior.

Os cinco maiores portos em movimentação de carga geral operam quase 65% do total, mas deve-se ressaltar que existem grandes diferenças entre eles quanto à natureza de suas cargas. O porto de Praia Mole, por exemplo, é especializado na operação com bobinas de aço (carga geral), que também tem grande participação no porto do Rio de Janeiro. Já os portos de Santos e de Paranaguá têm a maior parte de sua movimentação concentrada na operação de carga geral containerizada.

*Tabela 7*

**Maiores Portos Brasileiros em Movimentação de Carga Geral - 1996**

PORTO	TONALEADAS	%
Santos (SP)	11.839.772	29,03
Praia Mole (ES)	6.234.115	15,29
Rio de Janeiro (RJ)	3.297.903	8,09
Paranaguá (PR)	2.986.689	7,32
Vitória (ES)	2.121.686	5,20
<b>Soma Cinco Primeiros</b>	<b>26.480.165</b>	<b>64,93</b>
<b>Total Brasil</b>	<b>40.784.628</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário estatístico dos Transportes - 1997.

## CONTÊINERES

O segmento de contêineres é o que apresenta as maiores alterações tecnológicas no manuseio e transporte de cargas, inclusive no que se refere ao porte e à especialização dos navios. Os equipamentos existentes não mais se ajustam ao novo tipo de carga (contêiner), nem mesmo possuem a eficiência e a agilidade que os novos navios exigem (os especializados em contêineres representam um investimento elevado e precisam ficar o menor tempo possível no porto para obterem rentabilidade). Os grandes terminais especializados em contêineres são presença comum no cenário internacional, mas no Brasil ainda necessitam de investimentos urgentes para modernização dos equipamentos e das áreas de estocagem.

A movimentação de contêineres no país vinha apresentando crescimento significativo nos últimos anos: de 900 mil unidades e 10,5 milhões de t em 1993 para 1.274 mil unidades e 16,5 milhões de t em 1995, ou seja, um crescimento de 41% em unidades e de quase 60% em volume transportado. No entanto, em 1996, apesar de o volume transportado ter apresentado um ligeiro aumento (16,8 milhões de t), houve uma queda nas unidades movimentadas (1.266 mil).

Os cinco maiores portos brasileiros responderam por mais de 75% da movimentação de contêineres em 1996, sendo que apenas o porto de Santos operou quase 45%.



Tabela 8

**Maiores Portos Brasileiros em Movimentação de Contêineres – 1996**

PORTO	UNIDADES	%
Santos (SP)	547.430	43,21
Rio de Janeiro (RJ)	130.145	10,27
Rio Grande (RS)	108.598	8,57
Paranaguá (PR)	77.087	6,09
São Francisco do Sul (SC)	67.239	5,31
<b>Soma Cinco Primeiros</b>	<b>930.499</b>	<b>73,45</b>
<b>Total Brasil</b>	<b>1.266.770</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Geipot/MT, Anuário Estatístico dos Transportes - 1997.

Novos operadores estão iniciando seus trabalhos, e não somente nos portos públicos, onde os terminais de contêineres passaram à iniciativa privada. Antigos terminais privativos de grandes empresas (como, por exemplo, o da Cosipa, em Santos, e o porto de Tubarão, operado pela CVRD, que, de forma ainda tímida, ensaia suas primeiras movimentações), por estarem localizados fora da área organizada dos portos públicos, podem oferecer diversas vantagens aos seus novos e lucrativos clientes.

## OS NOVOS OPERADORES

Em 1997, foram realizadas as primeiras privatizações de terminais de contêineres nos portos de Rio Grande (Tecon), Santos (Tecon e áreas vizinhas ao terminal T-37) e Rio de Janeiro (Tecon 1 e 2), o que abre a possibilidade de implantação, a médio prazo, de novos serviços de logística.<sup>4</sup>

A expansão do comércio exterior a taxas superiores às do produto mundial, a relocação de plantas industriais e a reestruturação dos processos produtivos (genericamente denominadas “globalização”) têm colocado novas exigências para os portos, obrigando-os a superar o simples papel de elo entre as matrizes de transportes nacional e internacional. A diversificação dos serviços oferecidos pelo porto, fora dos limites de suas linhas de cais, pátios e armazéns (com agregação ou não de valor), exige a estruturação de uma comunidade portuária com o estreitamento de seus

<sup>4</sup> A concessionária do Tecon-Rio Grande apresentou projeto ao BNDES, em fase de análise, para obtenção de financiamento para seus novos investimentos. Outro projeto que já está sendo apoiado é o de implantação de um terminal privativo de contêineres na área industrial do estaleiro Ishikawajima (vizinha aos Tecon 1 e 2 do porto do Rio de Janeiro), que tem a participação da Multiportos, empresa integrante dos consórcios vencedores de um dos Tecon do Rio de Janeiro e do Tecon de Santos.

vínculos com a cidade e seus usuários, de maneira a transformá-lo numa plataforma de logística de comércio (um porto de 3ª geração, conforme definição da Unctad).<sup>5</sup>

A importância dos serviços de logística para a competitividade das empresas vem se tornando cada vez maior. Por exemplo, dados da indústria norte-americana mostram que os custos de logística representam em média 23% do valor adicionado pelas indústrias ou 165% da margem operacional.<sup>6</sup>

Os consórcios vencedores dos leilões dos terminais de contêineres têm a participação de empresas capacitadas e atuantes no setor, quer como armadoras ou prestadoras de serviços auxiliares à navegação, quer como operadoras de terminais e prestadoras de serviços de logística interna. Apesar disso, terão de contar com a aceleração do processo de privatização das atividades portuárias para poderem lograr êxito na redução dos preços dos seus serviços e na viabilização desses novos serviços de logística.

Com relação à redução de preços de serviços, é importante apontar que os terminais que estão sendo privatizados apresentam menores possibilidades de ganhos de escala operacional do que os terminais localizados no exterior, em decorrência de dois fatores básicos: tamanho da linha de cais e disponibilidade de áreas de estocagem.

O *terminal-tipo* internacional possui 700 a 1.000 m de linha de cais, com 45 a 60 ha de área de estocagem. A capacidade de movimentação de um terminal desse porte supera, em média, 1,3 milhão de contêineres anuais. A existência de elevadas economias de escala operacional na movimentação de contêineres é constatada quando se verifica que a capacidade operacional de terminais menores (50% do *tamanho-tipo*) é de cerca de 500 mil contêineres anuais (38%), enquanto os maiores (150% do *tamanho-tipo*) chegam a atingir movimentações da ordem de três milhões de contêineres anuais (230%), em média. Evidentemente, como o maior custo na implantação de um porto é o da infra-estrutura (canais de acesso, cais, áreas de estocagens, vias terrestres etc.), o aproveitamento das economias de escala possibilitaria reduções nos preços dos serviços portuários (os terminais brasileiros leiloados apresentam, em média, 35% do padrão-tipo internacional, sendo viável somente a ampliação futura dos terminais de Santos e de Rio Grande).

---

<sup>5</sup> Os grandes portos europeus, especialmente no mar Báltico, já atuam como portos de 3ª geração há bastante tempo. Os novos portos do Mediterrâneo, com destaque para o de Barcelona, começam a se reestruturar para esses novos tempos e métodos, com reflexos extremamente positivos sobre os índices de emprego. A Unctad propõe a seguinte tipologia para a classificação de portos:

**1ª Geração** - acessos marítimos, transferências de mercadorias, armazenagem e entrega

**2ª Geração** - atividades de 1ª geração

- + atividades industriais e comerciais
- + centro de serviços portuários

**3ª Geração** - atividades de 2ª geração

- + estruturação da comunidade portuária
- + fortalecimento dos vínculos entre porto-cidade-usuários
- + serviços extraportuários
- + infraestrutura
- + centro de logística.

<sup>6</sup>Para maiores detalhes, ver Lima, E.T., e Velasco, L.O.M. de, "Marinha Mercante do Brasil: perspectivas no novo cenário mundial", Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 167-194, dez. 1997.

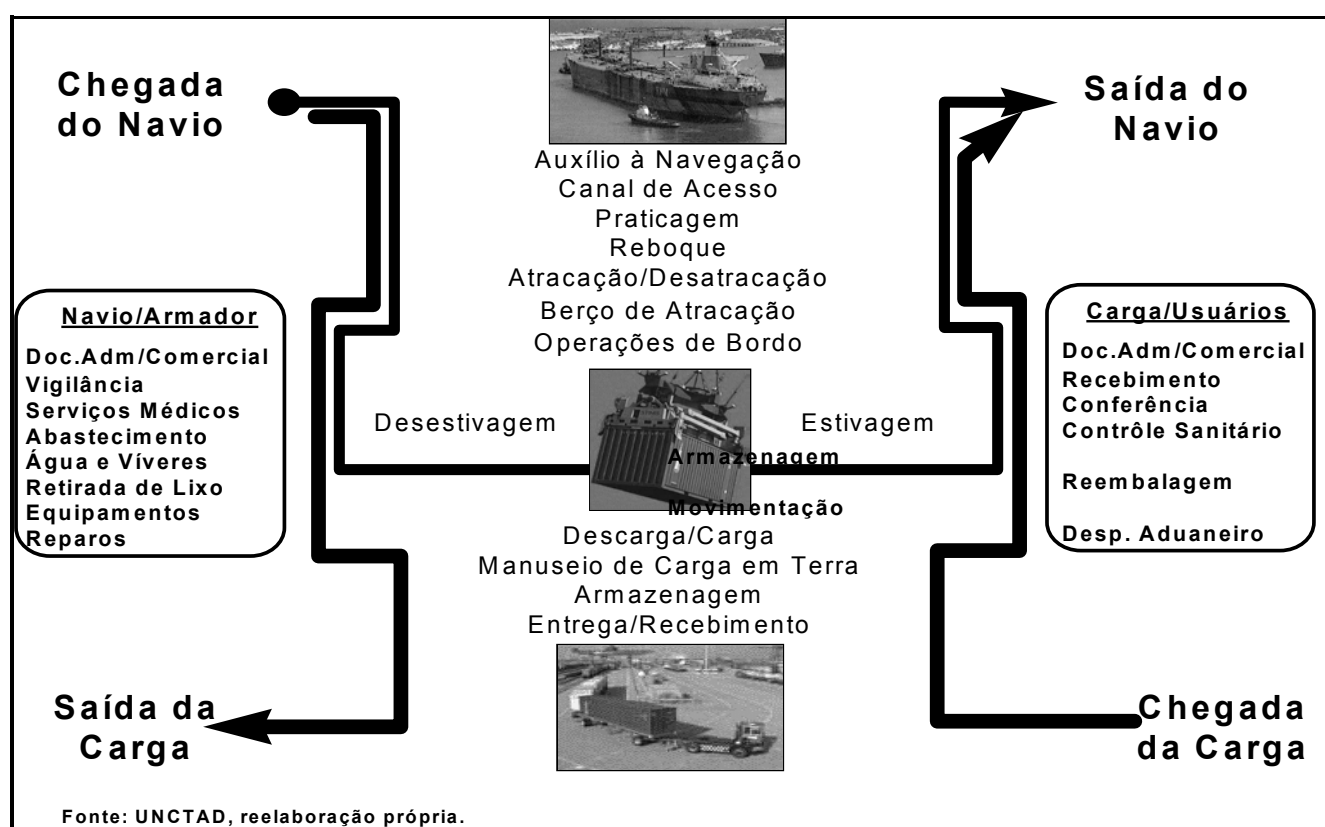
## SERVIÇOS DE LOGÍSTICA E REESTRUTURAÇÃO DOS PORTOS

A conclusão do processo de redefinição do papel do Estado no setor (de provedor de serviços para regulador) e a revisão de um amplo conjunto de normas e regulamentos são essenciais para a real transformação dos portos brasileiros.

A figura a seguir apresenta, de forma simplificada, o conjunto de atividades realizadas nos portos, discriminando os serviços prestados ao navio e às cargas/usuários.

A definição das filas, a dragagem do canal de acesso e dos berços de atracação são de responsabilidade das companhias docas; os serviços de auxílio à navegação e de praticagem são realizados pela corporação dos práticos; os rebocadores pertencem a empresas privadas; e as operações a bordo são realizadas pela corporação dos estivadores. Todos esses serviços são pagos pelo navio e, portanto, integram a base de cálculo do frete marítimo.

As operações de carga e descarga dos navios, a movimentação da carga dentro dos terminais, a armazenagem e o recebimento e despacho estão sendo transferidos para os novos operadores privados; a movimentação ferroviária no interior do porto, se houver, é realizada pelas docas. Esses serviços são cobrados dos proprietários das cargas, sendo a ponta mais visível dos custos portuários.



A reestruturação das atividades no porto poderia compreender:

a) o auxílio à navegação (radares e comunicação) e a dragagem do canal de acesso e dos berços de atracação poderiam ser unificados e delegados a um agente público ou privado (neste caso, sob regulação, por se tratar de um monopólio natural);<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Uma unificação como esta permitiria, por exemplo, a concessão desses serviços a uma empresa privada, que receberia como remuneração as taxas de utilização de infra-estrutura cobradas atualmente pelas companhias docas.

b) a re-regulamentação das atividades de praticagem, retirando-lhes o caráter de serviço público para transformá-las em serviço privado sob habilitação, com os práticos passando a prestar serviços de forma autônoma ou mesmo sob vínculo empregatício, como, por exemplo, no caso dos comandantes das embarcações;

c) a revisão das exigências de rebocagem, especialmente para o caso dos navios mais modernos, que dispõem de *bow thrust* e hélices de passo variável, equipamentos que permitem maior flexibilidade do que os próprios rebocadores; suplementarmente, poderia ser exigido seguro de responsabilidade em caso de acidentes que causem obstrução dos canais de acesso ou berços de atracação;

d) a transformação das companhias docas em autoridades portuárias, cujas funções seriam apenas regulatórias e de fiscalização, com a questão das filas de atracação passando a ser tratada como atribuição dos concessionários, devendo a autoridade portuária intervir apenas em casos de discriminação ou de práticas mercantis anticompetitivas;

e) a implantação integral da Lei de Modernização dos Portos, que previa, entre outros fatores, prazo até 25 de fevereiro de 1998 para implantação da multifuncionalidade na organização do trabalho portuário. Dessa forma, deveriam ser revogadas todas as normas que definem tarefas especializadas, permitindo que os novos operadores portuários (os concessionários privados) passem a exercer todas as atividades de movimentação de cargas, inclusive a estivagem a bordo, se houver interesse por parte do armador;

f) o funcionamento, de fato, dos OGMOs, que, apesar dos grandes avanços já alcançados - pagamento e controle dos trabalhadores -, ainda depende integralmente dos diversos sindicatos na indicação de pessoal para os serviços; e

g) a transferência para agentes privados, sob regulação, das atividades de movimentação ferroviária no interior da área do porto, de modo a viabilizar a utilização desse modal para o transporte das cargas (por exemplo, a malha da Fepasa teria condições técnicas para movimentar 400 mil contêineres anuais, entre o planalto paulista e o porto de Santos, sem prejuízo para as outras cargas, mas não consegue fazê-lo, em parte, devido aos atrasos e à ineficiência da operação na área interna do porto).

Devem ser ressaltadas também as restrições que são impostas às concessionárias ferroviárias pelas companhias metropolitanas de transporte ferroviário e por algumas prefeituras quanto à circulação de trens de cargas pelas linhas de subúrbio (na sua maioria de propriedade dessas concessionárias), que terminam por causar maiores pressões para a expansão da malha rodoviária, devido aos congestionamentos gerados pela intensa utilização do modal rodoviário.

A resolução dessas questões resultará não só na redução dos níveis de preços cobrados pelos operadores portuários, mas também na equalização dos níveis dos fretes marítimos para o comércio exterior brasileiro com aqueles praticados entre países desenvolvidos.

Segundo dados do FMI, o nível dos fretes pagos pelos países da América Latina superam em 85% aqueles vigentes no comércio entre países desenvolvidos (7,95% contra 4,29% na relação CIF/FOB dos produtos importados). Uma pesquisa da Fipe/USP, realizada para a Codesp, apresenta

---

*Esse “pedágio”, a ser cobrado dos navios pela utilização dos canais de acesso, poderia ser utilizado, entre outros fatores, para garantir empréstimos tomados pelo concessionário, sob a modalidade project finance, para realização acelerada dessas obras nos principais portos brasileiros.*

números bastante próximos, como, por exemplo, os fretes marítimos de um contêiner de 40 pés custar o equivalente a 6,43% do valor dos produtos.

A privatização dos terminais de contêineres é o passo mais importante para a reestruturação dos portos brasileiros. Vamos aos outros para que se possa efetivamente dinamizar as exportações e aumentar a participação do Brasil no comércio internacional.

**MOVIMENTAÇÃO GERAL DOS PORTOS BRASILEIROS - 1996 (Em t)**

<b>Portos</b>	<b>Granéis Sólidos</b>	<b>Granéis Líquidos</b>	<b>Carga Geral</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Macapá (AP)	1.448.201	327	7.566	1.456.094	0,38
Porto Velho (RO)	-	52.693	1.312.601	1.365.294	0,35
Santarém (PA)	-	87.355	181.469	268.824	0,07
Manaus (AM)	-	3.487.709	876.921	4.364.630	1,13
Vila do Conde (PA)	2.451.782	366.912	451.516	3.270.210	0,85
Belém (PA)	9.500.389	1.513.066	1.206.426	12.219.881	3,16
Itaqui (MA)	45.298.052	3.830.902	339.835	49.468.789	12,80
Fortaleza (CE)	795.747	1.812.705	482.826	3.091.278	0,80
Areia Branca (RN)	4.151.285	-	-	4.151.285	1,07
Natal (RN)	-	5.017.358	91.385	5.108.743	1,32
Cabedelo (PB)	107.434	837.698	68.845	1.013.977	0,26
Recife (PE)	1.401.111	239.557	590.552	2.231.220	0,58
Suape (PE)	2.498	3.040.382	180.952	3.223.832	0,83
Maceió (AL)	1.115.174	2.266.190	144.844	3.526.208	0,91
Aracaju (SE)	186.134	2.023.330	161.071	2.370.535	0,61
Salvador (BA)	477.747	-	1.156.765	1.634.512	0,42
Aratu (BA)	2.144.361	12.728.502	-	14.872.863	3,85
Ilhéus (BA)	123.778	184.700	113.945	422.423	0,11
Pirapora (MG)	47.748	-	-	47.748	0,01
Regência (ES)	-	397.840	-	397.840	0,10
Barra do Riacho (ES)	78.055	23.144	1.758.425	1.859.624	0,48
Praia Mole (ES)	10.106.850	10.011	6.234.115	16.350.976	4,23
Tubarão (ES)	62.856.811	1.345.997	-	64.202.808	16,62
Vitória (ES)	2.704.656	130.093	2.121.686	4.956.435	1,28
Ponta do Ubu (ES)	9.785.474	-	-	9.785.474	2,53
Forno (RJ)	758.237	3.660	2.011	763.908	0,20
Niterói (RJ)	127.460	-	-	127.460	0,03
Rio de Janeiro (RJ)	868.699	9.320.707	3.297.903	3.487.309	3,49
Sepetiba (RJ)	23.908.074	-	2.053	23.910.127	6,19
Angra dos Reis (RJ)	100.157	11.910.781	468.502	12.479.440	3,23
Panorama (SP)	76.207	-	-	76.207	0,02
Presidente Epitácio (SP)	101.518	-	-	101.518	0,03
São Sebastião (SP)	275.543	36.797.544	67.215	37.140.302	9,61
Santos (SP)	16.678.102	7.821.486	11.839.772	36.339.360	9,40
Antonina (PR)	672.710	-	47.936	720.646	0,19
Paranaguá (PR)	11.475.591	3.172.875	2.986.689	17.635.155	4,56
São Francisco do Sul (SC)	1.826.855	8.150.971	1.166.366	11.144.192	2,88
Itajaí (SC)	62.110	675.390	1.471.529	2.209.029	0,57
Imbituba (SC)	134.036	58.204	192.378	384.618	0,10
Charqueadas (RS)	371.366	-	-	371.366	0,10
Estrela (RS)	590.627	35.018	-	625.645	0,16
Porto Alegre (RS)	1.004.828	4.725.908	64.982	5.795.718	1,50
Pelotas (RS)	293.367	-	-	293.367	0,08
Rio Grande (RS)	5.564.863	2.440.663	1.677.965	9.683.491	2,51
Cáceres (MT)	22.384	-	440	22.824	0,01
Corumbá/Ladário (MT)	1.393.704	-	17.142	1.410.846	0,37
<b>Total</b>	<b>221.089.725</b>	<b>124.509.678</b>	<b>40.784.628</b>	<b>386.384.031</b>	<b>100,00</b>